

Strategische Konzepte des Arbeitsrings Lärm der DEGA (ALD) zur Minderung des Schienenverkehrslärms

Michael Jäcker-Cüppers

- **Vorstellung des ALD**
- **Vorbemerkung**
- **Das Problem**
- **Die Lösung**
- **Im Detail: Vorrangige Aktionen**
- **Vorschlag: Nationales Aktionsprogramm zur Minderung des Schienenverkehrslärms**

- **ALD:** Im Mai 2009 gegründete **Fachgruppe** der **DEGA** als neuer institutioneller Rahmen für die Fortsetzung der Lärmschutzaktivitäten des **DAL** (Deutscher Arbeitsring für Lärmbekämpfung, bis 2007)
- ALD vom BMU gefördertes **Projekt** der DEGA
- Zurzeit 232 **Mitglieder**
- **Ziele und Aufgaben**
 - **Information** und Beratung der Öffentlichkeit in allen Lärmfragen (Dienstleistung)
 - **Strategische Einflussnahme** auf alle Akteure mit dem Ziel, den Lärmschutz in Deutschland und Europa zu verbessern (Politik)
- **Instrumente**
 - **Informations- und Geschäftszentrum IGZ**, Fachberater(innen)
 - **ALD-Website** (www.ald-laerm.de)
 - **Publikationen** (Druckschriften, eNewsletter)
 - **Veranstaltungen** (Workshops, Tag gegen Lärm etc.)
 - **Veröffentlichungen** und Stellungnahmen

- Vorgestellte Strategien gelten sinngemäß auch für **andere Lärmquellen**.
- Sie sind Elemente einer angestrebten **integrierten** – d.h. quellenübergreifenden – **Lärmschutzpolitik**, die in ein Konzept der **nachhaltigen Mobilität** eingebettet ist (Vorrang für den „umweltfreundlichen Schienenverkehr“, vor allem aus Gründen des Klimaschutzes).

- **Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr:**
Hohe **nächtliche** Belastungen -
Bsp. Mittelrheintal, rechts-/linksrheinisch [Messungen R-P, HE]:
 - Mittelungspegel außen pro **Nacht** bis ca. **81/75** dB(A) (**78/73** pro Woche)
 - Maximalpegel außen bis **104** dB(A)
 - Ziele für den Mittelungspegel außen [ALD-Broschüre StrVLärm]:
 - Zur Vermeidung **gesundheitlicher Risiken** sollten **65/55 dB(A)** tags/nachts nicht überschritten werden (**Minimalziel**).
 - Zur Vermeidung **erheblicher Belästigungen** [vgl. BImSchG] sollten die Belastungen auf **55/45 dB(A)** tags/nachts gesenkt werden (**Mittleres Ziel**).
 - Langfristig sollten Werte von **50/40 dB(A)** tags/nachts angestrebt werden (**Optimaler Schutz**).
 - Ziele für Maximalpegel innen:
 - **45 dB(A)** [WHO Guidelines Community Noise]
- ➔ Erhebliche Lärminderungen erforderlich

▪ Integriertes Gesamtkonzept

▪ aller Akteure unter Einbeziehung der Betroffenen

- **EU** (Geräuschvorschriften, Trassenpreise, Umgebungslärmrichtlinie)
- **Bund** (Lärmsanierungsprogramm, Finanzierung Infrastruktur, Lärmkartierung, NVLärmSchP II, Trassenpreise, Eisenbahnrecht, Berechnungsvorschriften, Forschung)
- **Länder und Gemeinden** (Umsetzung Umgebungslärmrichtlinie, Bauleitplanung, Stadt- und Regionalverkehr)
- **Bahnsektor** (Beschaffung, Wartung [Gleispflege!], Umsetzung Lärmsanierungsprogramm, Forschung und Entwicklung)

▪ aller Maßnahmen

- Verkehrsvermeidung
- Minderung der Emissionen der Fahrzeuge und -wege (einschließlich Wartung)
- Akustische Optimierung der Betriebsprogramme
- Sekundäre Lärminderungsmaßnahmen (aktiv-passiv)

- **(....Integriertes Gesamtkonzept)**
 - **aller Instrumente**
 - **Ordnungsrecht** (Geräuschvorschriften für Fahrzeuge und -wege, Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge und -sanierung, Verkehrsbeschränkungen, Lärmkontingentierung etc.)
 - **Ökonomische** Instrumente (Internalisierung externer Kosten durch lärmabhängige Trassenpreise, Lärmkontingentierung, Lärmhypothek [BAFU CH])
 - **Finanzierung** (Forschung, Umsetzung technischer Maßnahmen, Infrastruktur): Staat, Verursacher (Bahn), aber: Bürger/-innen müssen letztlich die Umweltkosten ihrer Mobilität und der konsumbedingten Verkehrserzeugung tragen

- **Umrüstung der Güterwagen**
- **Umsetzung der innovativen Maßnahmen an den Fahrwegen (KP II)**
- **Immissionsgrenzwerte für den Bestand**
 - ➔ **Verkehrslärmschutzgesetz:**
 - **Gesamtbetrachtung der Verkehrsträger**
 - **Rechtsanspruch auf Vermeidung gesundheitlicher Risiken**
 - **Verbesserung der Indikatoren (Maximalpegelkriterium)**
 - **Überprüfung des Schienenbonus**

- **Hilfsweise: Verbesserung der Richtlinie zum Umgebungslärm:**
 - Einführung von Umsetzungsfristen für die Aktionsplanung
 - Harmonisierte anspruchsvolle Zielwerte
 - Finanzierung der Gemeinden für die Erstellung und Umsetzung der Aktionspläne
 - Stärkung der Rolle des EBA
- **Fortschreibung der Geräuschgrenzwerte**
 - Revision TSI Lärm (ab 2013)
 - Einführung eines Grenzwerts für den Bestand
 - Grenzwerte und Qualitätsvorgaben für die Fahrwege (z. B. Gleispflege)

- **Einführung lärmabhängiger Trassenpreise**
 - Recast Eisenbahnpaket + AG der Kommission in 2011
 - Pilotprojekt Leiser Rhein
 - kurzfristig als Instrument für die Umrüstung der Güterwagen
 - mittelfristig als Instrument der Internalisierung externer Kosten (gesamter Schienenverkehr)
 - Anreiz für Innovationen (Bsp. Vorschlag Rheinland-Pfalz)
 - Anreiz für lärmarme Disposition des Güterverkehrs

- **Langfristig: Finanzierung alternativer Infrastrukturen**

- **Nationales Aktionsprogramm zur Minderung des Schienenverkehrslärms:**
 - Entwicklung eines abgestimmten Konzepts auf allen Handlungsebenen
 - Vereinbarung konkreter Minderungsziele auf der Zeitachse
 - Integration der Lärmsanierung und der Lärmaktionsplanung
 - Kooperative Partizipation aller Akteure, vor allem Beteiligung der Betroffenen (Runder Tisch):
Die Verhandlung von Schutzzielen und Vorschriften darf nicht länger in Expertenzirkel geschehen, in denen die Betroffenen keine Stimme haben (Lehre aus S21).
 - Formulierung von anspruchsvollen nationalen Positionen für die Regelungen der EU

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.ald-laerm.de